

アメリカの田園都市ラドバーン訪問記

黒田 彰三

1. 調査旅行の経緯

この特別助成グループの研究目的は、英米と日本の都市における種々の社会資本整備のされかたを比較研究することである。少ないメンバーなので社会資本全てをカバーすることなどは到底出来ない。各メンバーのこれまでの研究と興味に合わせて、社会資本整備の計画段階から完了までのプロセスでの特徴と問題点を取り上げて、全体として纏まりのある成果を出すことを目的にしている。これまで2年間、研究会でグループメンバー各自の研究対象と研究成果の内容を報告し合ってきた。今回の調査旅行は各人の調査対象地を実際に全員で見学し研究内容を確認し合うことの手始めであり、アメリカのボストンとニューヨークが選ばれ、その調査を行った。

目 次

1. 調査旅行の経緯	1
2. 視察報告	2
2. 1 アメリカの田園都市、ラドバーン	3
2. 2 近隣住区論とラドバーン、歩車分離	3
2. 3 ペリーとアメリカ田園都市協会との関係	7
2. 4 通学路と住宅内部の間取り	8
2. 5 土地所有の差	8
3. ラドバーン地区の建築規制	9
3. 1 ラドバーン協会の建築規制指針	9
4. 現代日本のまちづくりへのヒント	11
参考文献	12
定例研究会報告	14
編集後記	16

3月15日17時、成田空港から008便(コンチネンタル航空)で出発。参加者は、今回のリーダーの黒沢眞里子所員、そして小西恵美所員、黒田彰三と黒沢ゼミの学生2人(男子)である。主な調査目的地は、ボストンのマウントオーバン田園墓地、ニューヨークのセントラルパーク、ニュージャージー州の田園都市ラドバーンである。当初グループ研究メンバーである福島義和所員、徳田賢二所員も参加の予定であったが、それぞれ学会と英国調査の関係で今回は惜しくも不参加となった。

米国訪問中は雪と寒さにたたられた日もあったが、当初の目的は達成された。ニューヨークの町での警察官の多さに驚きながらも空いた時間に幾つかの観光スポットも回れた。9・11テロの一つの現場(Ground Zero)にも立ち寄れた。またニューヨークの墓苑を見学していた時には、観光タクシーのガイド(日本人)が、日本人観光客をこれから案内をする時にこの場所も含めてみたい、と言われていたのが印象に残っている。米国の墓地は日本の平板で様な小さな墓石群からなる墓地と異なり、起伏に富んだ地形の中で美しい彫刻が立ち並んでいて日米文化の差の一面が如実に表れている。日本人に思いがけず強い印象を与えるアメリカ文化の一側面を示す証拠、と言えよう。

私と黒沢ゼミの学生2人は3月22日午前11時、009便でニューヨークを発ち、23日午後3時に成田に帰国した。小西所員はもう一日フィラデルフィアを調査、黒沢所員はさらにもう一日フィラデルフィアを調査されて帰国した。

2. 視察報告

筆者の今回の訪問の主目的は、イギリス発祥の田園都市(Garden City)がアメリカに導入されたとき、どのような変容を遂げているかをこの目で確かめることにあった。20世紀の初めイギリスでエベネザー・ハワード(Ebenezer Howard, 1850 - 1928)が『明日の田園都市』(Garden cities of tomorrow)を刊行して大きな反響を呼び、国際的に田園都市運動が展開され、各国で実践に移されたのである。ハワードの本来の意図は大都市ロンドンの過密抑制にあり、ロンドンを取り囲むグリーンベルトの中に独立した職住近接で低密度の小規模都市(計画人口32,000人)を新たに六ヶ所造ることにあった。重要なことはロンドンのベッドタウンを単に造るのではなく、独立した職住近接の都市を建設するのが目的であったことである。それ故、これらの都市には、雇用の場として工業機能と商業機能、居住の場所として緑豊かで低密度な住宅地が計画的に配置されている。さらに田園都市の外側に都市住民の食糧供給基地としての農業地帯も計画され、都市と農村の人の交流と食の安全(誰が、何を作っている)までも含めて意図されて設計されていたのである。日本ではハワードの意図とは結果として大きく異なる「高

級住宅地」として「田園調布」が民間企業の手で建設されている。^{*1}

2.1 アメリカの田園都市、ラドバーン

アメリカでもこの田園都市運動は受け入れられ、1929年にニューヨーク郊外のニュージャージー州ラドバーン(Radburn)で田園都市の建設が開始された。しかし大恐慌と呼ばれる不況になったため、当初の計画が大幅に縮小され、開発面積125ha、計画人口25,000人の自己完結型都市の予定であったものが、現在は60ha、3,100人、670戸の住宅地になっているのである。

この設計者であるクラレンス・スタイン(Clarence S. Stein 1882 - 1975)とヘンリー・ライト(Henry Wright 1878 - 1936)は「英国のガーデンシティのレッチワースとウェリンを何度か訪問し、その理論と実践を学んで、その経験をふまえてラドバーンを設計した」^{*2}とされている。しかし規模が縮小された結果、ハワードの田園都市設計図に見られる「庭園広場(Garden)」「中央公園(Central Park)」や「水晶宮(Crystal Palace)」さらに「工場地帯」などはない。我々が目にしたのは、小学校と住宅地のみである。落ち着いた環境ではあるが、決して高級住宅地を連想させる街並みではなかった。アメリカで田園都市運動に加わっていたクレランス・ペリー(Clarence Arthur Perry)の「近隣住区」(『Neighborhood and Community Planning』1929)の考えに従って建設されているという印象を強く持った。日本の都市計画に関する教科書にもラドバーンは田園都市構想との関連で紹介されることもあるし、近隣住区論の実践であるとも紹介されている。

2.2 近隣住区論とラドバーン、歩車分離

そこでラドバーンは「田園都市」の考え方が「近隣住区論」^{*3}の考え方が、どちらに従って建設されたのか少し考えてみたい。この二つの考え方は基本的に異なり相容れないものなのであろうか、それとも相補うものなのであろうか。後者は小学校区を一地域の範囲とし、校舎を中心とした家族間或いは近隣でのコミュニケーションのとりやすい住宅地区の建設がなされ、道路、公園、学校、商店街の計画的配置が工夫されている。この内容をここで細かに紹介することは避ける。一方、前者の田園都市は中世の都市をモデルとし、中央に庭園広場があり、そこから同心円状に公共施設、商店街、住宅地、工業地区の順に、緑豊かで低密度の職住近接した独立都市に設計されている。ラドバーンの現地を見たものは、この両方の特徴を含んでいる、

*1 (社)田園調布会『郷土誌 田園都市』2000
山口廣編『郊外住宅地の系譜』鹿島出版 1987 191-206 頁

*2 戸谷・成瀬、95 頁

*3 Perry, C. A. 1929 邦訳書 1975

と考えるだろうか。これには疑問符が付く。ラドバーン建設の最初の意図はイギリス流の田園都市建設にあったが、大恐慌のために規模の縮小が余儀なくされ、職住近接の独立都市の建設にはならなかったのである。規模は小さいが住みやすい「町」に変更されたのである。

そして変更の最大のポイントは、田園都市構想が公にされていた時には考えられなかった自動車時代の到来である。それが日常生活に大きな変化をもたらし、当然都市計画にも影響を及ぼすようになったのである。自動車は便利な道具であるが同時に悲惨な交通事故も引き起こす。その事故防止のために、交差点は立体的な「歩車分離」(上が自動車用、下が歩行者用)方式が採用される。小さな住宅地なのでトンネルとも思える歩行者用部分はせいぜい大人2人が通れ



写真1 ラドバーンの歩車分離



写真2 ミルトン・キーンズの歩車分離

る程の広さである。この歩車分離は、イギリスの最後のニュータウンであるミルトン・キーンズにも見られたが、ラドバーンの方が優雅な設計で人間的なデザインという印象を持った。住宅地内での交通事故を防ぐために、地域外部への移動と域内での移動は明確に異なる。地域内では通過交通を防ぐために、すなわち速い速度で走り抜ける自動車を防ぐために、クルドサック（袋小路）方式が採用されている。そして地域外との交通では、すなわち他の都市との人や物の交流のためには幅の広い「幹線道路」が、住宅地の外側を巡るように設計されている。



写真3 ラドバーンの地域内道路



写真4 ラドバーン小学校への通学路

幾つかの書物では「近隣住区論」に基づく建設と書かれているが、ラドバーンで入手した資料、1975年10月の「Remarks on the Designation of Radburn as an Historic Landmark」の冒頭に、「イギリスの田園都市運動におけるエベネザー・ハワードの考えを自覚的に継承するも

のである」と書かれている。それは街の中の通りの一つに「Howard Avenue」と名付けられている街路があることでわかる。しかしラドバーンは緑豊かな低密度住宅地を都市建設の目的としていたが、不況による規模の縮小や自動車時代への対応、アメリカ独自の事情である多民族社会であるため彼らの融和の手段として「小学校区」というやや狭い地理的範囲で人々の対話と交流を学校の施設を利用しつつ促すこと等が重要課題でもあったので、設計・建設に近隣住区論を取り入れることになった、と言える。それはまた所得が上昇した自家用車を入手できる家計が住む場所としてすなわちより広く、より快適な「郊外住宅地」建設ともなったと思われる。

実はこの想像を補強する解説がある。それは近隣住区論の提唱者であるクレランス・ペリーの著書の邦訳書の最後に訳者(倉田和四生氏)による「解説」が書かれているが、その中に「(3)ラドバーン計画とペリー」という項目がある。訳者は「英国のレッチワースのように田園都市をアメリカに、という強い願望が実現したのがラドバーンであった。しかし田園都市の条件をすべて充たすことは、諸般の情勢から不可能であり、グリーンベルトと工業(最初の計画では構想されたが)が断念され、郊外都市の役割を担うこととなった」と解説されている。大不況のため、商業活動と住宅だけが残ることになる。都市は、工業活動がなくても成立するし、存続もできる。工業がなければ、他地域との原材料や製品の移動のための交通量は少なくなるし、工場の騒音や煤煙なども少ないであろう。その結果、居住環境としては良いものになる。

では「田園都市」と「近隣住区」との基本的な違いはどこにあるのか。同じく倉田氏の解説から引用させて頂く。「近隣住区の物理的側面は、小学校を近隣社会の中心に据えること、通過交通を開め出し内部交通と区別すること、ショッピングセンターを周辺の交差点にまとめること、オープンスペースと近隣公園の最低基準を決め整備すること、である」と書かれている。ところで田園都市の基本構造は、その中心に中央の円形の美しい庭園広場(a circular space)があり、それを取り囲むように公共施設群が立ち並び、その外に中央公園(central park)があり、そのさらに外に水晶宮(crystal palace)と名付けられている「屋内オフィス及び商店街」がある。ここまでが都市の中心と言える。その外に低密度住宅地帯が広がり、いちばん外側が工場地帯となっている。この都市の中心だけでも一つの小学校区の規模どころではなく大きい。また買い物のための商店は「縁辺」ではなく「中心」で、と設計されているのである。商業活動を人間的接触の場とは近隣住区論のようには考えていないようである。

ハワードのダイアグラム(設計図)の中の住宅地の中心である Grand Avenue (Third Avenue に相当)には「学校」の表示がある。この箇所の細かい説明はハワードの書物の中にはない。もしかすると、ペリーはこの箇所をアメリカ風に直そうとしたのかもしれないと、想像できる。これらのことからラドバーンは明らかに田園都市のアイディアを実現しようとしたが、経済情勢の激変による小規模化や当時のアメリカ都市社会の問題解決を目指した人間交流によるコ

コミュニティづくり重視の施設配置、そして自動車社会の到来による交通事故防止の道路計画を融合したものになり、現代に残る規模と特徴を持つ近隣住区の考えを実現する都市にならざるをえなかったと考えられる。



写真5 世界最初の田園都市レッチワースの庭園広場



写真6 ウェリン田園都市の壮大な並木道

2.3 ペリーとアメリカ田園都市協会との関係

もう一点言及しておく必要のあることがある。それはこの近隣住区論の発案者であるクレランス・ペリー自身が「田園都市運動」とどういう関係があったかということである。再び倉田氏による解説の中の「2 - 二つの地域計画協会とニュータウン」から引用する。「アメリカに田園都市を建設しようとする二つの協会（Regional Plan Association）が設立される。その一つは1923年、マンフォード、スタイン、ライトなどを中心とする The Regional Planning

Association of America である。ペリーもこの組織で重要な役割を果たすようになるのである。--中略--。ペリーは 1924 年 1 月ついに近隣住区案を完成した。そしてこの案がより大規模で理想的なまちづくりの基本に取り入れられることになった。これが有名なニュージャージーのラドバーン計画である」と書かれている。ペリーは田園都市構想に全く無関係の人ではなかったのである。ハワードの田園都市の一部分である「低密度住宅地」の建設を、アメリカのその当時の事情に合うように変更する具体的な設計を提案している、と考えた方が良いのかもしれない。

2.4 通学路と住宅内部の間取り

話をラドバーンに戻そう。今回のラドバーン訪問で最も強い印象を与えたのは、住宅の裏の「生活通路 (back alley)」とそれに連なる「広場」を通して小学校へ通えるようになっている設計である。そこは自動車交通はない。家の中からすなわち居間と寝室 (台所や車庫は地区内幹線道路に面した位置に設計されている) から子供達の通学も遊びも監視できる設計になっているのである。日本では子供達は自動車も頻繁に通る広い道を帰ることが勧められている。見通しの悪い狭い路地を自動車もしばしば通ることから事故発生の可能性が高く、また誘拐事件も予想されるので、人目に付く広い道が勧められているのである。ラドバーンでは、緑の公園を挟む通学路を近隣家族の目に守られて、安心して歩いて通学出来るようになっているのである。ここには子供達を「地域」で育てていこうという思想も窺える。

2.5 土地所有の差

ペリーの近隣住区論の実践であるラドバーンとハワードの田園都市構想との差についてはもう一点指摘しなければならないことがある。それは土地所有の差である。ラドバーンでは土地が私有を認められて分譲され、地価上昇に伴う利益は個別土地所有者に帰せられるのである。ハワードのもともとの田園都市構想では、土地は「責任ある地位の、誠実で名誉ある四人の紳士に法律上は帰属する」と明記されている。このように土地の私有は認められていない (当時は「田園都市公社」が所有し、現在でも「レッチワース財団」が所有している)。地代上昇に伴う利益は田園都市公社が得て、それを利用して社会資本整備を行い、すなわちさらなる開発を行って田園都市の質を高め、それが需要の増大を導き、そして地代の上昇、社会資本整備というメカニズムを繰り返す方式が採られているのである。しかしラドバーンでは土地の私有が認められ、住民の自治組織である「協会」が組織され、土地利用を規制している。

3．ラドバーン地区の建築規制

(The Radburn Association: Guidelines of Architectural Control)

今回の訪問のもう一つの目的は、ラドバーン地区において景観の維持・向上にどのような方策が講じられているかを調べることであった。土地の私有が認められているところでは、土地利用規制、開発規制は難しい。それを克服するために、自治組織である「ラドバーン協会」が設立され、規制において中心的役割を果たしている。市場メカニズムは都市を自由競争社会で経済的に発展させたり、衰退させたりする。しかし都市の町並み（歴史的環境）や自然環境が市場メカニズムによって、維持・向上されているという保証はない。一般にどんな社会でも自然的及び社会的環境の維持・向上や機能的都市活動の実現を助ける社会資本整備は、地方政府や住民組織によって適切な規制や誘導が行われつつ、実現されているのが現実である。各国、各地域でそれぞれ独自に規制や誘導を工夫することによって、都市を守り、創ってきているのである。

このラドバーンでは、住民の自治組織である「ラドバーン協会 (The Radburn Association)」が設立され、それは「ラドバーンに不動産を所有する人がその財産の大きさに応じて管理費を負担し、その運営については成人居住者一人が一票の投票権を持つ自治団体」^{*4}とされている。そしてラドバーン地域内での環境維持のために「建築規制指針 (Guidelines of Architectural Control)」が定められている。これに基づいてラドバーンで優れた環境を守るだけでなく作り出そうとしているのである。建物を新築するか、増改築するか、或いは庭を造ることを「環境を変えること」とし、以下のような規制の指針を設けて実行している。

3．1 ラドバーン協会の建築規制指針 (Guidelines of Architectural Control)

この指針に関して記載されている内容の順序に従って紹介する。この指針の策定目的は「ラドバーン地区において注意深く設計された素晴らしい建築環境を保護する」ことにあるとする。歴史の重みと将来への展望をはっきりと述べている印象を受ける文である。そして「ラドバーン地区の全ての不動産は『規制に関する宣言』(Declaration of Restrictions)の内容に従わなければならない」とし、公にされている基準に従わなければならないことが要請されるのである。

この『宣言』の目的は「都市全体の設計 (design) に対して調和のとれた (harmonious) 個々の建築物が計画 (plan) に基づいて建築される」ことである。それは「地域全体のデザインに適合した建築計画 (個別の改築や新築) の実行」を要求されるのである。なぜ要求されるか

*4 戸谷・成瀬「アメリカの住宅地開発」学芸 1999 98 頁

という、「ラドバーン地区の不動産の所有者及び居住者に対して健康、安全、建築美そしてアメニティを最大限に可能な方法で提供する」ことにあるのである。

そして「調和のとれた (harmonious)」が意味することは、「ラドバーン協会が要求している設計基準に従う事である」と言う。そして「広告板、日よけその他あらゆる構造物はこの基準に従っていないなければならない。」とされているのである。

そしてこの「建築規制の指針」を公表する必要があるのは、「全ての建築物と構造物の新築既存の建物への増改築や補修 造園、という全ての建築工事の検査をする責任の一部としての当然の義務である」だからという。公表の目的は「所有者の自覚と理解を促し 建物の外部を補修しようとする所有者の助けになり 近隣及び地区全体との調和がとれ、以後の補修を意図する全ての人の参考になり 建築許可取得のために従う手続きを明確にする」ことにあるのである。

「計画なきところに開発無し」であるが、次に問題になるのは、計画案が出されて、建築許可の出るまでにどのようなプロセスがあるのであろうか、ということである。まず、土地・家屋と言った不動産に建設（開発）行為をしようとする者は全て先ず建築委員会（Committee on Architecture）からの許可を得なければならない。無許可の建築行為は許されない。この建築委員会の委員は毎年選挙で選ばれる。このメンバーにはラドバーン協会理事会（The Radburn Association Board of Trustees）の理事（trustee）が3人以上含まれている。

許可を得るための手続きは次の通りである。先ず、必要な書類は以下の三つである。様式に従った申請書 増改築や構造物の設置が行われる予定の主要な不動産の縮尺された図面 近隣に確かに建築予定が通知された事が証明できる書類、である。これらが揃ってはじめて計画申請がおこなえる。

提出された申請を受理する管理者の対応は次のようになる。先ず、申請者が納めるべきラドバーン地区への賦課金を期限内に納めているかどうかを調べる。もし納めていなければその建築許可申請は受理されない。納めていれば、受理された申請に対して「許可」か「不許可」などの返事が35日（Review Period；審査期間）以内に送られてくる。この期間内に建築委員会から申請者に何の連絡もなければ、その後の5日以内に申請者は通知を受け取っていないことを委員会に問い合わせできる。委員会は審査期間の終了後、15日以内に決定を提出する。もしそれがなければ計画は承認されたものとなる。

また委員会は申請を審査する際に、必要であれば「聴き取り」を行う権利を有する。これは申請者の負担で行われる。同じく委員会は、申請者の負担で弁護士や建築士などの専門家の意見を聞く事も出来る。また留意すべきこととして、「かつて他の不動産の開発に対しては適合していた事柄が、現在の当該の不動産にも適合するとは限らない事もあり得る」ことも明確に追

記されている。

逆にこの指針を厳密に当てはめる時に、それが極めて困難な作業を必要とし、それを実行してもラドバーンの歴史的、美的価値に大きな悪い影響を及ぼさず、またラドバーン全体としての歴史的、建築的特質に悪い強い影響を与えないときには、委員会にその必要条件を緩和する権限が与えられている。

最後は「結果の通知」である。それには「許可」、「不許可」、そして「条件付き許可」の三種類の決定がある。「許可」であれば申請者は無論直ちに建設を実行できる。「不許可」であれば、委員会は不許可の理由を公的文書で示さなければならない。

「条件付き許可」であれば、申請者は建設を始めることは出来ない。委員会は「必要修正事項」に修正の種類を書いて迅速に通知する。委員会と申請者によって、修正された申請書が完成させられる。申請者が「条件付き許可」の通知を受け取って 30 日以内に修正に同意して修正した申請書を提出しない場合は、その申請はいったん終結することになる。再度申請するときは、申請者は必要な書類を整えて新たな申請書を提出することが求められる。新たな申請が委員会を満足させるに必要な修正を施していれば、委員会は受理し、「許可」されたと宣言する。

4．現代日本のまちづくりへのヒント

最近の日本の都市計画、まちづくりでは「美しさ」がしばしば強調されている。これまでの産業中心、経済中心の機能的な町づくりから、人の住む町へ、安全で、快適で、美しい町を造る方向に変わってきている。これは英米の都市問題解決の手段としての都市計画の採用とはかなり異なる。スラムと言える程の悪い状況の地区はなく、自家用自動車利用の増大による混雑でマヒしている都心でもない。大都市郊外の居住地区や地方の中規模都市で自分たちの住む町をこれからどのように愛着の持てる住みやすい町に変えていくかの議論はかなりある。都市間の人口移動も落ち着き、定年間近の団塊世代が終の棲家を考えた時、自分たちが積極的にまちづくりに関わろうとする人が多くなっている。その人達が教科書となる町を探すことも多い。学校教育で「まちづくり」「都市計画」を我が国では教えられることは少ない。外国旅行のチャンスやテレビなどで美しい都市をよく目にする。それらは短期間で造られたものでもないし、人々の少なからぬ「譲り合い」や「協同」の成果でもある。

日本と米英の都市計画のもう一つの差は、既成の市街地整備と新都市建設の差と言える。日本は海岸と山の間の狭い場所で生活しつつ、古い昔の奈良、平安の頃からの農業中心社会でのまちづくりの歴史を持つ。英米の都市づくりは広い利用可能な土地の上に要塞を築くことや理想の町を創ることが中心で都市が造られてきた。しかしその歴史は長くない。土地区画整理が日本的都市計画と言われている。自己所有の土地の位置と広さを変えながら、直線のまちが

造られてきた。土地の経済的価値は上昇したが、果たして住みよい場所の変わったのだろうか、人と人とのコミュニケーションが取りやすくなったのだろうか。

狭い土地を工夫して創られた自動車道路の脇の歩行者用の道路はさらに狭く、道路標識や電信柱、はたまた小売店の看板から商品までが道路に溢れ、歩行に困難をきたすこともしばしばだ。歩行者用の道路が途切れたり、また現れたりといった所も珍しくない。これは産業用の自動車を利用させることが先ずあり、そして国内で生産された自家用乗用車を利用させるために急いで道路を建設した結果である。また道路周辺にあった集落が、いつの間にか郊外のベッドタウンに成長し、居住者が増えてきて、買い物や通勤・通学をする彼ら歩行者のためのスペースも確保しなければならなくなって、急遽作り出してきたゆえに、安全で快適な歩行などは夢物語かもしれない。ラドバーンからもし日本の郊外都市へ移住する人が出たらどんな生活になるであろうか。

ラドバーンのような都市は日本の何処に造れるかという、恐らく地方の県庁所在都市のベッドタウンであろう。通勤者中心の町である。工業活動での自動車輸送に伴う危険さや商業活動の人混みの喧噪さが無い場所が常識的に想像される。

効率優先、利益優先の土地利用ではなく、公共の福祉優先といったマーケット度外視の利用が実は市場価値の高い土地利用になっているのである。巨大都市近辺の住宅地をどのように改善していくかは困難な問題である。日本のように法律が中心で、地方の自主性が充分には育っていない所では、優れた環境の形成に協力している「工務店」や「自家所有者」を表彰するなどで誘因を増していく方法が有効と思われる。規制への反発が強く、権力に抵抗することが「英雄」になれる近道という風土のあるところでは、「良いこと」を表彰することが有効と思われる。

参考文献

戸谷英世・成瀬大治『アメリカの住宅地開発』学芸出版社 1999

Clarence Arthur Perry『The Neighborhood Unit In Regional Survey of New York and its Environs』1929 Vol.7 Neighborhood and Community Planning(ペリー著倉田和四生訳『近隣住区論』1975 鹿島出版会)

大野輝之『現代アメリカ都市計画』学芸出版社 1997

堀田牧太郎訳『アメリカ土地利用法』法律文化社 1994

都市計画教育研究会編『都市計画教科書』彰国社 1987

青木仁『快適都市空間をつくる』中公新書 2000

Howard, E. "Garden Cities of Tomorrow" 1902

(長素連訳 ハワード『明日の田園都市』鹿島出版会 1968)

西山八重子『イギリス田園都市の社会学』ミネルバ 2002

東・風見・橘・村上『「明日の田園都市」への誘い』彰国社 2001

マッケンジー著竹井・梶浦訳『プライベートピア』世界思想社 2003

テトロー・ゴス著伊藤訳『都市計画概説』鹿島出版 1975